

Transport fluvial des DÉCHETS

MODE D'EMPLOI

CCI SEINE ESTUAIRE



Utiliser le **FLUVIAL** en 5 questions



J'envisage d'utiliser la voie fluviale pour transporter des déchets.
Quelles démarches entreprendre ?

MODE D'EMPLOI

Ce guide est destiné à tout professionnel du déchet désireux d'utiliser la voie fluviale pour le transport de ses déchets.

Véritable outil pédagogique, il vous permettra d'en apprendre d'avantage sur le fonctionnement du transport fluvial sur la Seine et sur les différentes démarches à effectuer pour concrétiser votre projet.

Guide issu de la coopération entre les CCI de l'Estuaire, VNF, HAROPA, le Réseau des Acteurs du Déchet de l'Estuaire (RADE), le SEVEDE (Syndicat d'Élimination et de Valorisation Énergétique des Déchets de l'Estuaire), SITA et VEOLIA.

LE PARCOURS FLUVIAL

Identification des **volumes**, du **conditionnement**, et des **fréquences** d'enlèvement

Lieu de **chargement** des déchets

Pré-acheminement

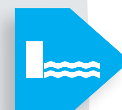
Lieu de **chargement** du bateau

Lieu de **déchargement** du bateau

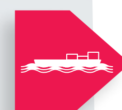
Post-acheminement

Site de traitement


Quels sont mes besoins ?


Quelles infrastructures utiliser ?


Quel opérateur de manutention ?


Quel opérateur de transport ?


Quels coûts à considérer ?





Quels sont mes **BESOINS** ?

J'identifie le(s) gisement(s) de déchets concernés :

- Le type de déchet (déchet dangereux, déchet non dangereux, déchet inerte).
- La nature du déchet (solide, liquide, pulvérulent).
- La quantité estimée par type de déchet à transporter (en poids, en volume ou en équivalent vingt pieds).
- La fréquence et l'enlèvement.

J'identifie mon/mes mode(s) de conditionnement.

Je détermine la localisation du ou des site(s) de prise en charge des déchets et leurs exutoires. Il s'agit de :

- Savoir si les sites de prise en charge des déchets et/ou leurs exutoires sont accessibles par la voie d'eau.
- Estimer les distances de préacheminement (distance à parcourir par la route entre votre établissement et le quai de chargement) et de post-acheminement (distance à parcourir par la route entre le quai de déchargement et le site de prise en charge des déchets et/ou l'exutoire).

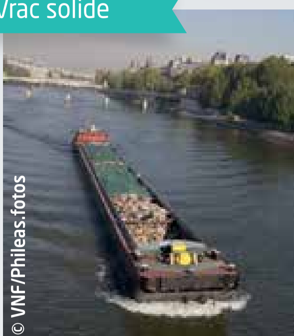
N'hésitez pas à vous faire accompagner dans votre projet par VNF ou HAROPA (voir coordonnées en dernière page)

© Fotolia

LE CONDITIONNEMENT

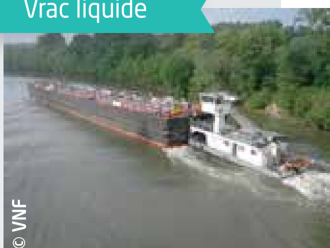
Le mode de conditionnement doit être adapté à la typologie du déchet transporté, notamment pour limiter les envols, les nuisances olfactives ou impacts visuels et répondre à la réglementation en vigueur.

VRAC



Vrac solide

© VNF/Phileas.fotos



Vrac liquide

© VNF

CONDITIONNÉ



Big-bags

© Transport Blanchet



Balles compactées, cerclées ou enveloppées

© VNF



Conteneurs

© VNF

Le mode « conditionné » a la particularité de faciliter la manutention des déchets sur les quais de chargement et de déchargement et convient au transport multimodal.

Quelles INFRASTRUCTURES utiliser ?

J'identifie les quais et équipements présents à proximité du site où se trouvent les déchets.

Pour connaître les différentes infrastructures présentes à proximité de votre activité, ainsi que des sites de prise en charge des déchets et/ou de leurs exutoires, vous pouvez prendre contact avec HAROPA et VNF, qui se chargeront du relais éventuel vers d'autres acteurs privés.

Je contacte le gestionnaire des infrastructures.

Une fois, l'indentification du quai et/ou équipement effectué, vous pouvez contacter son gestionnaire.


© Fotolia

CAS N°1
Utilisation de son propre quai

Le détenteur dispose de son propre quai. Au besoin, il devra contacter un manutentionnaire, sinon, directement un transporteur fluvial.

CAS N°2
Utilisation d'une ligne régulière

Le détenteur fait appel à un service fluvial régulier. Il devra contacter l'opérateur de transport combiné qui pourra gérer les manutentions, le pré ou post-acheminement et le transport.

CAS N°3
Utilisation d'un quai public

Le détenteur devra prendre contact avec le gestionnaire du quai public (port maritime fluvial ou VNF). Il devra :
- organiser pré et/ou post-acheminement
- contacter un manutentionnaire
- contacter le transporteur fluvial.

CAS N°4
Utilisation d'un quai privé

Le détenteur devra prendre contact avec le gestionnaire du quai privé et rédiger avec lui une convention de sous-occupation, qui sera validée par l'autorité compétente (port maritime fluvial ou VNF). Il devra :
- organiser le pré et/ou post-acheminement
- contacter un manutentionnaire
- contacter le transporteur fluvial.



Quel opérateur de MANUTENTION ?

Les équipements MOBILES


© VNF

Grue mobile

Manipule depuis le quai du vrac, des sacs et des balles.


© VNF

Reach-stacker

Manipule des conteneurs depuis le quai.


© SEVEDE et Christophe LIVONNEN

Procédé « Ro-Ro »

Réalise directement le chargement et le déchargement des caissons/conteneurs sur la barge par camion (nécessite l'installation d'un quai adapté).

LA MANUTENTION

Différentes techniques de manutention existent afin de répondre à la spécificité des infrastructures disponibles sur le site, à la nature et à la quantité des déchets à transporter, ainsi qu'à leur mode de conditionnement.

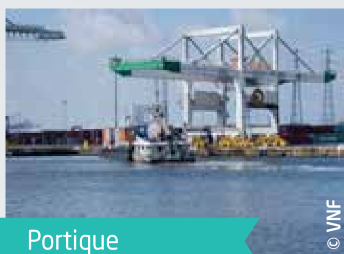
L'annuaire des manutentionnaires est consultable sur le site VNF www.vnf.fr et HAROPA www.haropaports.com


© VNF

Bateau auto (dé)chargeant

Procède à la manutention du vrac, des sacs ou des balles depuis l'embarcation.

Les installations FIXES


© VNF

Portique

Procède au chargement et déchargement des conteneurs sur une embarcation.


© VNF

Bande transporteuse

Déverse directement les déchets en vrac dans l'embarcation.

Quel OPÉRATEUR de transport ?

Je choisis un opérateur de transport :
Le transport fluvial des marchandises est représenté par trois catégories d'opérateurs : les artisans bateliers, les petites flottes et les compagnies de navigation. La liste des opérateurs est consultable sur l'annuaire du transport fluvial sur www.vnf.fr

Je m'informe sur les types de contrat que je peux conclure :
En fonction de vos besoins, l'opérateur de transport pourra vous proposer l'un des trois types de contrats suivants (Article L4451-2 du Code des Transports) :

- Le contrat à temps : le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à votre disposition pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que vous lui confiez contre un paiement à la journée.
- Le contrat au tonnage : le transporteur s'engage à transporter pendant une durée fixée par le contrat, un tonnage déterminé contre un paiement à la tonne.
- Le contrat au voyage :
  - Le contrat de voyage simple : le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé contre un paiement à la tonne.
  - Le contrat de voyages multiples : le transporteur s'engage à faire une série de voyages successifs avec un même bateau contre un paiement pour un tonnage total.

Les différents types de bateaux



Les unités MOTORISÉES


Automoteur citerne
© VNF


Automoteur« classique »
© VNF


Navire fluviomaritime
© VNF

LA FLOTTE

La flotte fluviale est composée de deux catégories d'unités.

Les unités motorisées :
Elles sont constituées des automoteurs, des pousseurs et des navires fluvio-maritimes.

L'automoteur est une unité fluviale disposant de ses propres moyens de propulsion. On le connaît également sous l'appellation de péniche. Il en existe deux catégories : les automoteurs classiques et les automoteurs citernes.

Le fluvio-maritime est un navire de mer conçu pour naviguer sur les fleuves.

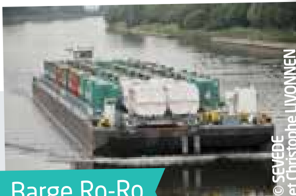
Les convois poussés :

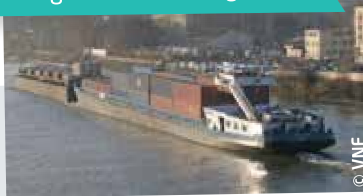
Le pousseur est un bateau agissant par poussée à l'arrière des barges. Il peut propulser jusqu'à six barges par convoi.

La barge est un bateau à fond plat destiné à être poussé. Disposée en convoi, elle permet au chargeur de disposer de cales volumineuses indépendantes de l'automoteur ou du pousseur. Il existe trois catégories de barge ou position : à cale sèche, Ro-Ro et citerne.

Les convois POUSSÉS


Pousseur
© VNF


Barge Ro-Ro
© SEVEDE et Christophe LIVONNEN


Barge marchandise générale
© VNF


Barge citerne
© VNF



Quels COÛTS À CONSIDÉRER ?

• La manutention

• **Le transport,** élément essentiel du contrat de transport, est spécifique à chaque situation. Le calcul du prix est fonction de la quantité (en poids, volume, ou équivalent vingt pieds), du type de déchets transportés, des caractéristiques du bateau utilisé, de la distance à parcourir et des charges de carburant nécessaires à la réalisation du transport.

• **Le péage** dû par le transporteur pour toute navigation sur le réseau fluvial apparaîtra sur votre facture.

• **Les redevances éventuelles** en cas d'utilisation d'un quai, public ou privé.

• **Les prestations supplémentaires** font l'objet d'une facturation distincte de celle attachée au transport. Sont identifiés notamment dans le cadre de ces prestations (Décret n° 96-855 du 30 septembre 1996) :
- Les frais d'escale
- Les frais d'arrimage
- Le bâchage et le débâchage
- Le coût de la protection particulière des marchandises
- Le nettoyage des cales et l'élimination des résidus de cargaison à l'issue du transport
- Les frais complémentaires d'assurances de la marchandise en fonction d'une éventuelle déclaration de valeur ou d'intérêt spécial à la livraison.

Plus d' INFOS

AUTRES OUTILS À DISPOSITION

Calcul d'itinéraire fluvial
Le Calcul d'itinéraire fluvial est disponible sur le site de VNF à l'adresse suivante :
www.vnf.fr/calculitinerairefluvial

EVE : Eco-calculateur de la Voie d'Eau
Cet d'outil permet de comparer la consommation de carburant et les émissions de CO2 en utilisant le fluvial par rapport au routier et ainsi d'évaluer les économies réalisées.
L'Eco-calculateur de la Voie d'Eau est disponible sur le site de VNF à l'adresse suivante :
www.vnf.fr/eve

AIDES DESTINÉES AUX CHARGEURS

Plan d'aide au report modal VNF
Sous certaines conditions, VNF peut aider au financement d'études logistiques, à l'achat d'outils de manutention en passant par une expérimentation.

Dispositif d'aide aux transports combiné par l'ADEME
Ce dispositif consiste à verser une aide financière pour l'acquisition.

GLOSSAIRE

Appontement : Structure légère mise en place pour l'accostage des bateaux pendant un temps (pour la durée d'un chantier par exemple).

Chargement gravitaire : Système de chargement qui consiste à laisser tomber les marchandises dans la cale.

Convention de sous-occupation : Acte domanial tripartite (chargeur, titulaire convention et gestionnaire) permettant à un tiers d'utiliser un quai lorsqu'il n'est pas le bénéficiaire de l'acte principal d'occupation.

Embranchement fluvial : Installation permettant le chargement et le déchargement de marchandises hors du chenal de navigation.

EVP : Equivalent vingt pieds : Cette unité de mesure correspond à un conteneur de vingt pieds. Se dit TEU en anglais (Twenty Equivalent Unit). 6,20m x 2,50m x 2,50m.

Ligne régulière : Service de transport assurant des dessertes organisé de sites identifiés à horaire ou jour fixe.

Multimodal : Chaîne combinant plusieurs modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime). Cette chaîne peut entraîner le changement de contenant du produit.

Opérateur de transport combiné : Personne ou société qui organise le transport d'un point vers un autre en utilisant plusieurs modes de transport.

Pré et Post-acheminement : Transport le plus souvent routier permettant d'amener la marchandise depuis son lieu d'origine jusqu'à site de chargement portuaire (pré-acheminement) ou du site portuaire jusqu'à sa destination finale (post-acheminement).

Quai privé : Port mis à disposition d'un preneur, par un acte juridique, pour sa seule activité.

Quai public : Quai pouvant être mis à disposition de tous selon certaines conditions.


© Fotolia



VOS CONTACTS

Chambre de commerce et d'industrie :

Direction Appui
Développement des Entreprises et des Territoires
Contact : Sandrine Capo
E.mail : scapo@seine-estuaire.cci.fr
Tél : 02 35 55 27 05

Pour vous aider à concrétiser votre projet de report modal :

Voies Navigable de France (VNF) :

Contact : Marina Labeylie
E.mail : marina.labeylie@vnf.fr au Havre
Tél : 02 35 22 17 77

HAROPA :

Contact : Gilles Renaud
Haropa Ports de Paris / Branche Industrie
Tél : 01 40 58 27 40

Réseau des acteurs du déchet

CCI SEINE ESTUAIRE

agircom - ROUEN B 347 686 529 (08/14)